

# LE BUFALHE

**Stime gonfiate  
e costi inventati**

*I dati alla base  
del progetto  
non stanno in piedi  
come le minacce  
sui costi dello stop*

## UNA LINEA AD ALTA INUTILITÀ: I NUMERI DEL GRANDE SPRECO

**M**a la linea ad alta velocità tra Torino e Lione serve a qualcosa? La saturazione della linea storica, al contrario di quanto accaduto nel caso del Gottardo in Svizzera, non è stata neppure sfiorata (e nessuno sarà chiamato a rispondere dell'ingente investimento sostenuto un decennio fa per ammodernare la galleria esistente).

**TRAFFICO.** Si è registrata una crescita del numero di veicoli pesanti in transito al traforo stradale del Frejus che nel 2017 sono risultati pari a 740 mila unità. Tale valore è identico a quello di vent'anni fa e pari alla metà dei flussi che lo hanno attraversato, senza alcuna criticità, nei primi anni del secolo quando venne chiuso il tunnel del Monte Bianco e tutti i mezzi pesanti scelsero il percorso lungo la Val Susa. L'attuale capacità disponibile è sovrabbondante e sarà ulteriormente incrementata con l'apertura al traffico della seconda canna del traforo stradale del Frejus. Anche qualora l'attuale ripresa dovesse proseguire non si verificherebbero criticità per almeno mezzo secolo. Ogni giorno percorrono l'autostrada tra Torino e il confine francese circa 11.000 veicoli contro i 33.000 che interessano la Torino-Piacenza: si tratta dunque di una infrastruttura poco utilizzata, specie nella tratta più occidentale.

**COSTI PERDUTI.** L'unico elemento rilevante che risulta oggi modificato rispetto a dieci anni fa è l'entità dei cosiddetti costi "affondati" ovvero

quelli già sostenuti e che andrebbero perduti in caso di stop. Per opere preliminari sono già stati spesi circa 1,5 miliardi. Al netto di tale spesa, il costo ancora da sostenere per il tunnel risulta pari a 8,6 miliardi.

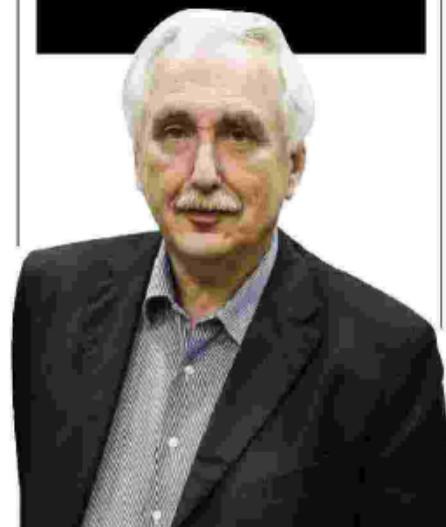
**LA PERDITA.** In base alla valutazione elaborata da Andrea Debernardi e Marco Ponti, la realizzazione del progetto completo della linea determinerebbe una perdita economica di poco inferiore ai 7 miliardi; una precedente analisi dell'economista francese Rémy Prud'homme perveniva a un risultato molto più negativo: -20 miliardi. Nel caso di costruzione del solo tunnel di base (costo ipotizzato di 7,7 miliardi) il risultato negativo sarebbe dimezzato: -3,4 miliardi. Fermare oggi il progetto risulterebbe quindi ancora conveniente perché, quasi certamente, i costi a consuntivo risulteranno più elevati di quelli stimati a preventivo. Una ricerca condotta nei primi anni Duemila e nella quale sono stati analizzati i dati di oltre 200 grandi opere in tutto il mondo ha mostrato come nel caso dei progetti ferroviari lo scostamento medio dei costi sia pari al 45%. Se per il Tav lo sfioramento risultasse di quest'ordine di grandezza, la perdita economica crescerebbe di altri 3-4 miliardi e ancor di più se lo scostamento fosse paragonabile a quello delle altre tratte ferroviarie ad alta velocità realizzate nel nostro Paese.

**PENALI.** Ci sono penali da pagare se si fermano i lavori? Non esiste alcun documento europeo sottoscritto dall'I-

talia che preveda penali in caso di ritiro dal progetto, gli accordi bilaterali tra Francia e Italia non comprendono alcuna clausola che accolli a una delle parti, in caso di recesso, forme di compensazione per lavori fatti dall'altra parte sul proprio territorio, la questione del risarcimento alle imprese danneggiate in caso di appalti aggiudicati e successivamente annullati (oggetto, per il Tav, di regolamentazione specifica ampiamente restrittiva) non si pone: ad oggi, non sono stati banditi né, tanto meno, aggiudicati appalti per opere relative alla costruzione del tunnel di base.

**FONDI UE.** Infondata è anche l'affermazione secondo cui l'eventuale rinuncia imporrebbe all'Italia la restituzione all'Unione europea dei contributi ricevuti per la realizzazione dell'opera. Infatti i finanziamenti europei sono erogati solo in base all'avanzamento dei lavori (e vengono persi in caso di mancato completamento nei termini prefissati), sì che la rinuncia di una delle parti interessate non comporterebbe alcun dovere di restituzione di contributi (mai ricevuti) bensì, semplicemente, il mancato versamento da parte dell'Europa dei contributi previsti. Ad oggi i finanziamenti europei ipotizzati sono una minima parte del 40% del valore del tunnel di base e che ulteriori (eventuali) stanziamenti dovranno essere decisi solo dopo la conclusione del settennato di programmazione in corso, cioè dopo il 2021 (e dopo le elezioni europee di maggio 2019).

FQ



**Il tecnico finto neutrale** A destra, Fioietta, commissario di governo per il Tav

3,3

**Milioni di tonnellate di merce annue che passano dal Frejus ferroviario**  
Erano oltre il doppio negli anni '80 e oltre il triplo nella seconda metà degli anni '90. Da allora il traffico merci stradale da e verso la Francia è diminuito del 27%

8,6

**Miliardi, il costo previsto del tunnel il 35% dei costi a carico dell'Italia**  
Finora spesi 1,4 miliardi. Attesi altri 813 milioni di ulteriore finanziamento Ue. Andare avanti all'Italia costerebbe 3 miliardi, più 1,2 del collegamento fino al tunnel

16

**16 km di gallerie "preliminari" scavati (secondo il costruttore Tetl)**  
Si tratta del 10% dei 160 previsti. Restano da fare il tunnel di base (57,5 km per ogni canna del tunnel, oltre ai by-pass di collegamento) e 200 Km di tratte di accesso

**FONDI UE**  
Finanziamenti erogati solo in base all'avanzamento lavori, la rinuncia italiana non comporta obblighi